densersatz auch im Gebiet des Frachtverkehrs gehören durchaus nicht dem öffentlichen Recht an; auch hier darf das gesetzliche Maaß der Haftung durch Abreden der Betheiligten beliebig geändert werden. Ist dies doch sogar bei dem strengen receptum ausdrücklich anerkannt[5]).

Damit stimmt auch durchaus die Deutsche Praxis überein, welche dergleichen Ausschließungen oder Beschränkungen nur insoweit verwirft, als die Verwaltung dolose oder aus grober Fahrlässigkeit ihren contractlichen Verpflichtungen nachzukommen unterlassen hat[6]). Dabei ergeben sich freilich im Einzelnen mancherlei wichtige und schwierige Untersuchungen, sowohl über die Tragweite der verschiedenen Clauseln der Transportreglements, wie über die Vertheilung der Beweislast im Haftungsfalle.

XV.

Die Rechtsprechung in England und Nordamerika über die Haftungspflicht der Eisenbahnverwaltungen wegen des durch Anlegung oder durch Betrieb der Bahn an benachbarten Grundstücken, oder Personen oder Waaren zugefügten Schadens, mit Rücksicht auf deutsche Rechtsprechung.

Von

Mittermaier.

Es kann keinem aufmerksamen Beobachter entgehen, daß die rechtswissenschaftlichen Leistungen und die Rechtsprechung in Deutschland in den Lehren, welche auf Rechtsverhältnisse sich beziehen,

5) l. 23. D. de R. J. (50, 17). l. 1. §. 10. D. depositi (16, 3). l. 60. §. 6. D. locati (19, 2). l. 7 pr. D. nautae (4, 9).

6) l. 23. D. de R. J. (50, 17). l. 1. §. 7. 10. D. depositi (16, 3). l. 27. §. 3. D. de pactis (2, 14). l. 17 pr. D. commodat. (13, 6). Berliner Cassations- und Revisionshof 10. März 1845. (Seuffert's Archiv II. 180 u. IV. 18). O.-A.-G. zu Lübeck. 30. April. 1853. (Seuffert VII. 310). 29/5. 1856. (Seuffert XI. 86). O.-A.-G. zu Darmstadt vom 14. Mai 1855. (Seuffert X. 199). Bessel und Kühlwetter. Das Preußische Eisenbahnrecht. II. S. 211 ff.

die erst der modernen Bildung und neuen Einrichtungen angehören, am wenigsten den gerechten Forderungen entsprechen und daher der darauf sich beziehende Rechtszustand am wenigsten gesichert ist. Die Betrachtung desjenigen, was deutsche Wissenschaft und Rechtsprechung in der Lehre von dem Eisenbahnrechte leisten, bestätigt die obige Behauptung. Die in Ländern des gemeinen Rechts an das römische Recht gewiesenen Juristen haben auf dem erwähnten Gebiete keine Vorarbeit; sie müssen zu Analogien, über deren Anwendung vielfach Streit ist, ihre Zuflucht nehmen, und sind durch allgemeine römische Rechtssätze gebunden, bei deren Ausspruch die Verhältnisse einer Eisenbahn nicht vorschwebten. Die Rechtsprechung hat keine wissenschaftlichen Vorarbeiten und ist oft genöthigt, durch Berufung auf römische Rechtssätze sich zu helfen, während unwillkürlich nicht selten die Rücksicht auf das angebliche öffentliche Interesse auf die Richter wirkt, die zu einer oder der andern Entscheidung kommen, jenachdem sie mehr durch die Rücksicht auf den nothwendigen Schutz der für das Publikum wichtigen Eisenbahnunternehmung, oder durch die Rücksicht auf den Schutz des Privatrechts derjenigen, die durch Anlegung und Betrieb von Eisenbahnen Nachtheile leiden, geleitet werden und jenachdem man eine Vorschrift als zum öffentlichen Rechte gehörig betrachtet oder nicht [1]). Ohnehin wird die nämliche Rechtsfrage verschieden entschieden werden müssen, jenachdem man gemeines Recht, oder den Code Civil, oder das Preußische Landrecht zum Grunde legt [2]); daher es großer Vorsicht bedarf, wenn die Gerichte eines Landes sich auf die von Gerichten anderer Länder gefällten Urtheile berufen. Die Sache wird noch schlimmer, da bei Abfassung der Statuten, Reglements oder Concessionen die Redaktoren derselben, oder die in Ministerien controlirenden Beamten oft keine Juristen sind, daher die Tragweite einer Bestimmung, die rechtlichen Folgen aus dem Gebrauche eines Ausdrucks und die möglichen Verletzungen der Privatrechte durch Anlegung und Betrieb einer Eisenbahn nicht

1) Z. B. in Bezug auf die Frage: ob eine Eisenbahngesellschaft durch ihr Reglement dem Landesrechte derogiren kann. Bessel und Kühlwetter II. S. 211.

2) Richtig bemerkt von Koch Deutschlands EisenbahnenII. S. 71.

zu würdigen verstehen. Vorzüglich wird dies einflußreich in Rechtsstreitigkeiten über die Haftungspflicht der Eisenbahnunternehmungen wegen gestifteten Schadens. Es würde, da bei uns die Fragen darüber und die durch Wissenschaft und Rechtsprechen gelieferten Materialien so dürftig sind, weise sein, wenn unsere theoretischen und praktischen Juristen ihre Blicke auf die Leistungen derjenigen Länder richten würden, in welchen schon seit langer Zeit Eisenbahnen im Gebrauche sind, und vielfach vorgekommene Rechtsstreitigkeiten eine große Zahl von Entscheidungen und rechtlichen Erörterungen nöthig machten, welche auch den Juristen anderer Länder kostbare Materialien liefern könnten. Wir meinen hier vorzugsweise die rechtswissenschaftlichen und praktischen Arbeiten der Engländer und Amerikaner. Es gibt kaum eine Rechtsfrage, die im Eisenbahnrechte vorkommen kann und für die man nicht in England und Amerika zahlreiche Entscheidungen findet. Die Benützung derselben ist um so bedeutender, als die Rechtsprechung in England und Amerika dadurch eigenthümlich ist, daß dort ein Fall weniger nach allgemeinen geschriebenen Rechtsregeln, weit mehr individuell nach allen besonderen Umständen gewürdigt wird, ferner daß in beiden Ländern Geschworne richten und begreiflich mehr als rechtsgelehrte Richter die verschiedenen Interessen und Bedürfnisse auffassen, daß die vorsitzenden Richter in ihren Anweisungen klar den Geschwornen die einschlägigen Rechtssätze zergliedern, durch deren Sammlung wegen der in jenen Rechtsbelehrungen ausgesprochenen Gründe kostbares Material gewonnen werden kann. Wir haben nun vor uns drei nordamerikanische Werke über Eisenbahnrecht, die uns in systematischer Ordnung das gesammte Material vollständig darstellen. Es sind die Werke von Shelford [3]), Redfield [4]) und Pierce [5]). Der Vortheil bei dem Gebrauche der erwähnten Werke liegt darin, daß die amerikanischen Schriftstelles alle über Fragen

3) Shelford on the law of railways. Vermont 1855. 2 vol.

4) Redfield a practical treatise on the law of Railways. Boston 1854.

5) Pierce a treatise on american Railway law. Newyork 1857. Eine wichtige Sammlung von Rechtsfällen in Bates and Ch. Smith Cases relating to the law of Railways from 1835—52. 6 vol. Boston 1855.

in England ergangenen Rechtssprüche und Erörterungen aufnehmen, sie häufig einer Kritik unterwerfen und zugleich alle nordamerikanischen Entscheidungen mit Angabe der Charges der Richter mittheilen, so daß in den angeführten Werken mehr als 1000 Rechtsfälle angegeben sind. Namentlich in der Lehre von der Haftungspflicht der Eisenbahnunternehmungen wegen gestifteten Schadens sind die benannten Werke höchst brauchbar. — Um gerecht zu sein, muß man zwar dankbar anerkennen, was neuerlich in deutschen Werken von Bessel und Kühlwetter[6], von Beschorner[7] und Koch[8] auch in Bezug auf die Frage wegen Schadensersatzes unter Mittheilung ergangener Rechtssprüche deutscher Gerichtshöfe geliefert wurde. Wir sind aber überzeugt, daß durch die Benutzung der angeführten nordamerikanischen Werke die deutsche Rechtswissenschaft und Rechtsprechung wesentlich gewinnen könnte, weil in jenen Werken eine Masse von Rechtsfällen mit den Entscheidungen mitgetheilt ist, weil es aber auch belehrend ist, die Ansichten von zwei praktischen Völkern über wichtige Rechtsfragen, und die dort aufgestellten rechtlichen Gesichtspunkte (deren Scharfsinn man anerkennen muß, wenn man auch sehr oft mit ihnen nicht einverstanden sein kann) kennen zu lernen. Bemerkt muß noch werden, daß die amerikanischen Bearbeiter des Civilrechts die in Bezug auf Eisenbahnen vorkommenden Rechtsfragen in den Kreis ihrer praktischen Forschungen ziehen[9].

Es mag nicht ohne Werth sein, wenn wir, um die Wichtigkeit des Studiums der englisch-amerikanischen Rechtsprechung

6) Das Preußische Eisenbahnrecht von Bessel und Kühlwetter. Köln 1855. 2 Thle. Im Theile I. S. 133 ist von den Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaften den an der Bahn angrenzenden Eigenthümern gegenüber und in Band II. S. 128 vom Schadenersatz wegen Beförderung auf der Bahn gehandelt.

7) Beschorner das deutsche Eisenbahnrecht. Erlangen 1858. S. 235. S. 256 ist von der Haftpflicht gehandelt. — Eine Anzeige des Werkes habe ich geliefert in den Heidelberger Jahrbücher 1858. Nr. 43.

8) Koch Deutschlands Eisenbahnen. Marburg 1858. II. Abtheilungen. In Abth. I. S. 134—158 von den Rechtsverhandlungen der Eisenbahnen zu den Anlegern. Abth. II. S. 205 2c. von der Verpflichtung zum Schadensersatz. Es ist dies das vollständigste deutsche Werk über den Gegenstand.

9) S. unten Note 20.

zu zeigen, beispielsweise auf einige Erörterungen über wichtige Punkte aufmerksam machen. Wir wählen für unsere Darstellung das oben erwähnte Werk von Redfield wegen seiner Vollständigkeit und Klarheit.

1) In Bezug auf die Pflicht der Eisenbahnunternehmungen die an die Bahn angrenzenden, oder andere Eigenthümer, die durch die Anlegung der Bahn Schaden leiden, zu entschädigen[10]), erkennt das englisch-amerikanische Recht[11]) an, daß durch Anlegung von Eisenbahnen keine den Nachbarn schädliche Ableitung des Wassers gemacht werden darf, weil der Staat keine Befugniß haben kann, Concessionen, die solchen Nachtheil herbeiführen, zu geben, daher die Eisenbahngesellschaft entschädigungspflichtig ist. Dies wird besonders bei Anlegung eines Tunnel wichtig, wo nach der Erfahrung häufig das aus dem Gebirge fließende Wasser als Bach einer benachbarten Gemeinde zufloß und für ihren ganzen Nahrungsstand wichtig wurde, während jetzt durch die Anlage des Tunnel das Wasser einen andern Lauf erhält und der Gemeinde entzogen wird. Anerkannt ist in England[12]), daß die Eisenbahn entschädigen muß, wenn durch Anlegung von Brücken, durch mangelhafte Schleußen der bisherige

10) In dem Preußischen Gesetze von 1838 §. 14 ist als Rücksicht anerkannt, daß der benachbarte Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden sollen. Ueber die Anwendung dieses Satzes Bessel und Kühlwetter I. S. 134.

11) Redfield p. 170.

12) Darauf bezieht sich der Rechtsstreit, der bei Anlegung des Hauensteintunnels in der Schweiz sich ergab, wo durch den Tunnel die Hauptquellen des Homburger Bachs abgeschnitten wurden und die Baslerlandschaft dadurch den Wassergebrauch verlor. Es kam darauf an, ob nach dem Gesetze das abgegrabene Wasser öffentliches oder Privatgewässer war, ob die Expropriation sich auch auf das Wasser bezog, und wie weit in Ansehung des letztern Expropriation anzunehmen. Sehr belehrende Erörterungen finden sich in den Schriften: 1) Der Streit zwischen der Regierung des Kantons Basellandschaft mit der Direktion über den Homburger Bach. Zürich 1857. 2) Memorial des Direktoriums der schweiz. Centralbahn. 3) Antwort der Regierung Basellandschaft. Liestal 1858.

Wasserlauf geändert und Ueberschwemmung der Grundstücke verursacht wird [13]).

2) Unter den in den englischen und amerikanischen Statuten enthaltenen Ausdruck: daß die Gesellschaft einen Eigenthümer entschädigen muß, dessen Land injuriously affected, d. h. rechtswidrig beschädigt ist, wird auch der Fall begriffen, wenn durch die Anlage der Einsturz des Gebäudes, Ausgrabung von Erde, oder Feuersgefahr herbeigeführt wird, oder wenn durch die Eisenbahn das einer Person zustehende Ueberfahrtsrecht im Werthe sehr vermindert oder der Zugang zur Liegenschaft gehindert wird; dagegen wurde überhaupt anerkannt, daß wenn die Eisenbahn die ihr verliehene Befugniß verständig und vorsichtig gebraucht und dadurch nur ein bisher bezogener Vortheil des Nachbars gehindert wird, keine Entschädigungspflicht eintritt [14]). Demjenigen, der nachweist, daß durch die Asche und den Schmutz des vorüberfahrenden Zugs seine Pelzwaaren (der Kläger war ein Kürschner) verdorben wurde, und daß so sein Gewerbe leide, scheint Entschädigung in England zugebilligt worden zu sein [15]).

3) Die Frage, ob die Eisenbahngesellschaft durch besondere Reglements die ihr außerdem nach den Gesetzen obliegende Verpflichtung, für Schaden zu haften, von sich abwenden kann, oder in den Gesetzen nicht begründete Beschränkungen auflegen darf, ist in England und Amerika verschieden beantwortet. In der englischen Rechtsprechung zeigt sich früher

---

13) Redfield p. 14.

14) Redfield p. 177, z. B. in einem Fall, wo der Anlieger an einer Eisenbahn anführt, daß durch die von dem Eisenbahnzug bewirkte Erschütterung das Bier im Keller leidet und er (er war Wirth) seinen Kunden nicht so gutes Bier geben kann und daher Verlust leidet, keine Entschädigung zugebilligt.

15) Redfield p. 175. Ueber die Frage: ob, wenn durch Asche und Staub der Kohlen die Räumlichkeiten des benachbarten Wohnhauses am Werthe verlieren, der Nachbar Entschädigung fordern kann, ist viel Streit, auch in Deutschland z. B. in Preußen wurde keine Entschädigung zuerkannt (Bessel und Kühlwetter I. S. 146), mit Recht zweifelt Koch die deutschen Eisenbahnen I. S. 142, ob nach gemeinem Rechte von einem Gerichte der Entschädigungsanspruch entzogen werden dürfte.

Verschiedenheit der Ansichten, indem häufig aus dem Grunde, daß der Fuhrmann (dem anerkanntermassen in England und Amerika die Eisenbahngesellschaft gleichgestellt wird)[16], ja die Uebernahme einer Waare ganz verweigern kann, er also auch befugt sein muß, seine Haftung nur bedingt auszusprechen, insoferne er mit demjenigen, der ihm Waaren anvertraut, über gewisse Bedingungen der Uebernahme übereinkömmt. Für diese Ansicht wird geltend gemacht, daß der Fuhrmann oder die Eisenbahngesellschaft eigentlich ein Versicherer ist, und daher die Uebernahme der Haftungspflicht auf einem Vertrage beruht, über dessen Inhalt die Contrahenten beliebig übereinkommen können[17]. Man erkennt darnach die Gültigkeit solcher beschränkenden Bestimmungen; allein bei der Vergleichung der Rechtssprüche in einzelnen Fällen bemerkt man doch, daß die Richter den Inhalt solcher beschränkenden Bestimmungen prüfen und ihre Gültigkeit da nicht anerkennen, wo dadurch auf grobe Fahrlässigkeit oder selbst dolus (wilful misconduct) entschuldigt werden soll. In Amerika ist in einigen Staaten, z. B. Newyork[18]) entschieden angenommen, daß die Gesellschaft sich durch ihre Erklärung, nicht haften zu wollen, nicht befreien kann, weil man annimmt, daß sie (wie der common carier) nach dem Gesetze zu gewisser Verantwortlichkeit haftbar ist und dagegen der Vertrag nicht entscheiden kann, da wenn man das Gegentheil annehmen wollte, das Publikum dem Willen der Eisenbahngesellschaften Preis gegeben würde; bei anderen amerikanischen Gerichten[19]) siegt mehr die englische Ansicht, jedoch in neuerer Zeit immer mehr mit Annahme der Un=

---

16) Redfield p. 234.

17) Eine musterhafte Erörterung der Frage mit Angabe der von den obersten Gerichten von England und Amerika aufgestellten Ansichten findet sich in der amerikanischen Ausgabe des Werks von Smith a selection of leading cases, by Clarke, Hare and Wallace. Philadelphia 1855. vol. I. p. 319—334.

18) Gute Zusammenstellung der Fälle in Redfield p. 274. 49, verglichen mit Shelford the law of Railways. vol. II. p. 713.

19) Redfield p. 267.

terscheidung, ob die Beschränkung der Verantwortlichkeit selbst von dolus und grober culpa befreien, oder nur auf andere Fälle wirken soll; in dem ersten Falle erkennt man die beschränkende Erklärung als unwirksam. Am allermeisten ist die Ansicht[20]), daß auf jeden Fall die beschränkende Haftung gegenüber der Person, die der Eisenbahn sich bedient, nur wirksam ist, wenn jene Person die Beschränkung kennt und doch wissentlich den Vertrag eingeht[21]) (nach einer nur vom ausdrücklichen, nach Anderen auch eine stillschweigende Uebereinkunft da ist). Anerkannt wird aber, daß dazu nicht genügt, wenn die beschränkende Erklärung nur auf dem Eisenbahnbureau angeschlagen ist[22]).

4) In Ansehung der Frage, inwieferne eine Eisenbahngesellschaft über die Gränzen der Linie, für deren Befahrung die Gesellschaft gebildet ist, hinaus also für den Schaden haftet, der auf einer anderen Bahn entstand, die von einer anderen Gesellschaft befahren wird, ist in England und Amerika die Unterscheidung anerkannt, ob der Schaden Waaren betrifft, welche einer Gesellschaft übergeben sind, oder ob Personen, welche auf der Bahn fahren, beschädigt werden. Im ersten Falle ist der im allgemeinen entscheidende Grundsatz, daß die erste Gesellschaft, welche Billets für eine weitere Strecke (über ihre Linie hinaus) ausgiebt, für allen Schaden haftet, der auf der ganzen Bahn, für welche das Billet ausgegeben ist, haftet[23]). Im zweiten Falle dagegen gilt der Grundsatz, daß nur diejenige Gesellschaft haftet, auf deren Bahn der Schaden entsteht[24]); aber auch in den Fällen der ersten

---

20) Dies ist auch die Ansicht der amerikan. Schriftsteller über Civilrecht z. B. Story on contracts p. 403—18, Greenleaf treatise on Condence II. p. 76. Kent Coment (Ausgabe von 1854) vol. II. p. 483.

21) Redfield p. 270 etc.

22) Man nimmt an, daß der Reisende nicht schuldig ist, alle Anschläge zu lesen, auch wird in den Gerichten der Reisende, welcher nicht lesen kann, nicht durch schriftliche oder gedruckte Erklärungen der Gesellschaft gebunden Redfield p. 270. Gewöhnlich kommen in solchen Fällen große Beweisführungen vor.

23) Redfield p. 242 u. 281.

24) Redfield p. 349.

Art ist die englische Auffassung von der amerikanischen verschieden. In England haftet die Gesellschaft, welche das Billet ausgab, für den Schaden, der auf der ganzen Linie in Bezug auf Effekten entstand; in Amerika neigt man sich zur Annahme, daß die Gesellschaft nur für ihre eigene Linie haftet und bloß die Verpflichtung übernimmt, gehörig die Waaren der andern Gesellschaft zu übergeben[25]), ausgenommen, wenn sie durch einen besonderen Vertrag eine weitere Haftung übernahm[26]), insbesondere, wenn die verschiedenen Gesellschaften zu einer neuen Gesellschaft in Bezug auf den Transport der Waaren verbunden sind[27]), was aber wohl von dem Falle unterschieden werden muß, wenn eine Gesellschaft nur als Mandatar der anderen Gesellschaft erscheint[28]). Wird eine Person, die von einer Gesellschaft für eine ganze Strecke über ihre eigene Linie hinaus Billets erhält, auf der Linie einer anderen Gesellschaft beschädigt, so gründet die amerikanische Rechtsansicht, welche nur die Gesellschaft haften läßt, auf deren Bahn der Schaden entstand, ihre Entscheidung darauf, daß die erste Gesellschaft, welche das Billet ausgibt, eigentlich das Billet für die Bahn der anderen Gesellschaft ausgibt, das Billet kaufte und so nur als Agent der andern Gesellschaft erscheint[29]).

5) Vielfache Entscheidungen beziehen sich auf die Frage, ob ein Reisender, der aus dem Eisenbahnwagen springt, und da=

---

25) Redfield p. 282.

26) Dies wird oft Gegenstand schwieriger Beweise Redfield p. 284.

27) Hier zeigt sich, daß die deutsche Wissenschaft weit tiefer eingeht, als die englisch=amerikanische; insbesondere sind die Unterscheidungen, welche Koch Deutschlands Eisenbahnen II. Band, S. 81—93 zwischen Verbandsvereinen und anderm Eisenbahnverkehr macht, juristisch gewiß begründet; s. über die Frage auch Beschorner Eisenbahnrecht S. 236. Dagegen Koch S. 97. Die Rechtssprüche deutscher Gerichtshöfe (in Seuffert's Archiv V. 306; VI. 243; VII. S. 203; rhein. Archiv I. 15) erwecken manche Bedenklichkeiten.

28) Redfield p. 286.

29) Redfield p. 349 manche Streitfragen. Gute Erörterungen darüber, welche Verpflichtung eine Gesellschaft wegen Körperverletzung einer Person übernimmt bei Koch deutsche Eisenbahnen II. S. 213.

durch beschädigt wird, von der Gesellschaft Entschädigung fordern kann. Der leitende Grundsatz ist: daß er hiezu berechtigt ist, wenn er aus wohlbegründeter Furcht für Leib und Leben wegen eingetretener Ereignisse aus dem Wagen springt, in so ferne nicht zu erweisen ist, daß ihn kein Schaden betroffen haben würde, wenn er ruhig im Wagen geblieben wäre, oder wenn das Betragen des Reisenden dazu beitrug, den Schaden herbeizuführen [30]).

Die bisher mitgetheilten Beispiele mögen genügen, nur unsere Behauptung zu rechtfertigen, daß unsere Juristen durch das Studium der englischen und amerikanischen Entscheidungen über Streitigkeiten in Eisenbahnverhältnissen ein reichhaltiges Material zur Benützung und Vergleichung gewinnen könnten.

XVI.

Ueber den gegenwärtigen Stand der Gesetzgebungsarbeiten auf dem Gebiete der Gerichtsverfassung und des bürgerlichen Verfahrens, insbesondere die neuesten die Justiz betreffenden Vorlagen in Hannover, namentlich auch die in Bezug auf die Advokaten vorgelegten Gesetzesentwürfe.

Von

Mittermaier.

Verweilt man bei den neuesten Gesetzgebungsarbeiten auf dem Gebiete der Gerichtsverfassung und des bürgerlichen Prozesses, sammelt man die Stimmen der Rechtsuchenden in den einzelnen Ländern, so zeigt sich in den Staaten, in welchen die Gesetzgebung seit 1848 eine vollständige Gerichtsverfassung und nur auf Mündlichkeit und Oeffentlichkeit gebaute Prozeßordnung eingeführt hat, ebenso wie in den rheinischen Gegenden, in welchen die französische Gesetzgebung beibehalten wurde, bei der Mehrzahl der Rechtsuchenden eine große Zufriedenheit mit dem Rechtszustande,

30) Redfield p. 334.